

BEGRÜNDUNG DER REGELUNGEN IM EINZELNEN

Im Folgenden werden die einzelnen Regelungen der neuen Stellplatzsatzung zur besseren Nachvollziehbarkeit ausführlich erläutert und begründet.

Zu § 1 Geltungsbereich

§ 1 bestimmt, wie in der bisherigen Satzung, den räumlichen Geltungsbereich der Satzung. Er umfasst das gesamte Stadtgebiet, da ausnahmslos in allen Stadtteilen das Erfordernis besteht, die Vorhaltung von Stellplätzen und Abstellplätzen auf privaten zu regeln.

Zu § 2 Herstellungspflicht

§ 2 definiert die Herstellungspflicht für Stellplätze und Abstellplätze näher. Die Regelungen entsprechen – mit redaktionellen Anpassungen - § 1 der bisherigen Satzung. Entfallen ist lediglich der explizite Hinweis auf eine ausnahmsweise zulässige Herstellung der Stellplätze erst nach Fertigstellung der baulichen Anlage, da eine solche Ausnahme nach den Regelungen der Hessischen Bauordnung ohnehin möglich ist und keiner besonderen Erwähnung in der Satzung bedarf. Neu ist die Definition des Begriffs Abstellplatz in § 2 Abs. 1 Satz 2, die zur Klarstellung wortgleich aus der Fahrradabstellplatzverordnung übernommen wurde.

Zu § 3 Anzahl der Stellplätze und Abstellplätze

§ 3 regelt differenziert, wie die Anzahl der erforderlichen Stellplätze und Abstellplätze in unterschiedlichen Fällen zu ermitteln ist.

§ 3 Absatz 1 verweist als Grundlage zur Ermittlung der Anzahl erforderlicher Stellplätze und Abstellplätze auf die Richtzahlentabelle in Anlage 1, in der für unterschiedliche, in der Praxis relevante Nutzungsarten Bedarfswerte für Stellplätze und für Abstellplätze angegeben sind. Diese als Richtzahlen ausgewiesenen Bedarfswerte bilden erfahrungsbasiert die durchschnittliche Situation in Stadtgebieten ab, in denen aufgrund der verkehrlichen und städtebaulichen Situation von einer im Vergleich eher hohen Parkraumnachfrage auszugehen ist.

§ 3 Absatz 2 führt neu eine räumliche Differenzierung der Anzahl herzustellender Stellplätze ein. Dadurch wird besser als bisher abgebildet, dass sich die Parkraumnachfrage innerhalb des Stadtgebiets in Abhängigkeit der Lage und der damit einhergehenden städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen des Baugrundstücks deutlich unterscheidet. Beispielsweise reicht in Wiesbaden die Spannweite der Pkw je Haushalt – gleichbedeutend mit der Parkraumnachfrage je Wohneinheit in Wohngebäuden – von 0,5 in den Ortsbezirken Mitte und Westend bis über 1,5 in den Ortsbezirken Delkenheim und Nordenstadt.

Zur Umsetzung der räumlichen Differenzierung wird das Stadtgebiet in insgesamt vier verschiedene Zonen eingeteilt, die in Anlage 2 der Satzung parzellenscharf abgebildet sind. Die Bildung der Zonen fußt auf stadt- und verkehrsplanerischen Sachverhalten, welche unmittelbaren Einfluss auf die Parkraumnachfrage haben, insbesondere auf der ÖV-Erschließung, der Pkw-Dichte im Bestand und den städtebaulichen Strukturen (siehe auch Begründung zu Anlage 2). Für jede Zone wird ein Maß definiert, um das sich aufgrund der Lage die Anzahl notwendiger Stellplätze gegenüber den Basiswerten aus Anlage 1 reduziert. Die Reduzierung reicht in 10%-Schritten bis maximal 30% in der Innenstadt und den sehr gut mit hochwertigen Öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Stadtteilzentren (Zone 1). Zone 4 umfasst die Bereiche des Stadtgebiets, in denen von einer Parkraumnachfrage in Höhe der Basiswerte aus Anlage 1 auszugehen ist und für die daher keine Reduzierung erfolgt; die Ausweisung der Zone 4 dient vorrangig der vollständigen und eindeutigen Darstellung sowie Zuordnung der Lagen zu den Zonen.

§ 3 Absatz 3 beschreibt wie bisher den Umgang mit dem (seltenen) Fall, dass eine vorgesehene Nutzung nicht in der Richtzahlentabelle in Anlage 1 enthalten ist. Hier ist im Einzelfall unter Berücksichtigung der Richtwerte vergleichbarer Nutzungen eine Einzelfallermittlung vorzunehmen.

§ 3 Absatz 4 beschreibt wie bisher den (ebenfalls seltenen) Fall, dass bei einem Vorhaben der tatsächliche Bedarf erheblich vom nach Absatz 1 und 2 ermittelten Bedarf nach oben oder unten abweicht. Hier ist eine Einzelfallermittlung des tatsächlichen Bedarfs möglich, die sich methodisch an das in Anlage 3 beschriebene Verfahren für Mobilitätskonzepte anlehnen kann.

§ 3 Absatz 5 beschreibt wie bisher die Möglichkeit, im Fall unterschiedlicher Nutzungsarten auf dem Baugrundstück, bei denen sich die Zeiten der Parkraumnachfrage unterscheiden, die Anzahl der herzustellenden Stellplätze auf den größten gleichzeitigen Bedarf zu begrenzen. Auf diese Weise ist es beispielsweise möglich, dass Stellplätze von Büronutzungen tagsüber und von gastronomischen Einrichtungen auf demselben Grundstück abends genutzt werden und auf diese Weise die Gesamtanzahl der Stellplätze geringer ausfallen kann, als wenn für jede Nutzung eigene, ausschließlich nutzbare Stellplätze hergestellt werden müssen.

§ 3 Absatz 6 regelt neu in Reaktion auf § 52 Abs. 4 der 2018 novellierten Hessischen Bauordnung die Möglichkeit, bis zu einem Viertel der notwendigen Stellplätze durch Abstellplätze zu ersetzen. Gegenüber der Regelung der Hessischen Bauordnung wird zum einen die Formulierung der Ersatzquote vereinfacht¹ und zum anderen kann die Regelung nur auf kleinere Vorhaben mit maximal 20 notwendigen Stellplätzen angewendet werden. Hintergrund ist die Erfahrung aus anderen Städten, dass bei größeren Vorhaben zum Teil unrealistisch große Abstellanlagen („Fahrradbügel-Wüsten“) geschaffen wurden; zudem sind größere Vorhaben eher zur Umsetzung von Mobilitätskonzepten nach § 3 Absatz 7 prädestiniert, als zur Anwendung pauschaler Substitutionsregelungen.

¹ HBO: Ersatz eines Stellplatzes durch vier Abstellplätze, von denen die Hälfte [also zwei] auf die notwendigen Abstellplätze angerechnet werden kann;
Stellplatzsatzung: Ersatz eines Stellplatzes durch zwei zusätzliche Abstellplätze

§ 3 Absatz 7 schafft neu klare, einfach handhabbare und zugleich verlässliche Regeln für die Berücksichtigung von Mobilitätskonzepten („besonderen Maßnahmen“) der Bauherren bei der Ermittlung der Anzahl notwendiger Stellplätze. Derartige vorhabenbezogene Mobilitätskonzepte werden seit einigen Jahren vermehrt von Investoren und Bauherren geplant und umgesetzt. Motivation ist dabei neben der Reduzierung der Anzahl kostenintensiver und häufig nicht rentabler Stellplätze zunehmend das Ziel, Gebäude zu errichten, die in Bau und Betrieb nachhaltig sind; Treiber ist aktuell die europäische Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), die ab 2025 auch viele Unternehmen der Immobilienbranche zur Nachhaltigkeitsberichterstattung verpflichtet. Die Stellplatzsatzung schafft hierfür einen geeigneten, flexiblen Rahmen, nachdem in Wiesbaden Mobilitätskonzepte bisher nur im Rahmen von vorhabenbezogenen Bebauungsplänen berücksichtigt werden konnten.

Bei Mobilitätskonzepten verpflichten sich die Bauherren, Maßnahmen für eine nachhaltigere Abwicklung des Verkehrs zum und von dem Grundstück umzusetzen. Das Maßnahmenrepertoire ist dabei ausgesprochen breit und umfasst beispielsweise

- die kostenlose oder vergünstigte Ausgabe von ÖPNV-Zeitfahrkarten an die Gebäudenutzenden (insbesondere Jobtickets und Semestertickets, auch Mietertickets),
- die Bereithaltung von sowie den vereinfachten Zugang zu Carsharing-, Lastenradsharing- und vergleichbaren Angeboten am Standort,
- die Förderung von Fahrgemeinschaften (insbesondere in Unternehmen und Behörden durch Fahrgemeinschaftsvermittlung und Vorhalten von Vorzugs-Stellplätzen) oder
- die Förderung der Fahrradnutzung durch besonders hochwertige Abstellanlagen, Pedelec-Lademöglichkeiten sowie Duschen und Umkleiden für Beschäftigte.

Die Anwendbarkeit von Mobilitätskonzepten beschränkt sich weitestgehend auf größere Vorhaben mit mehr als 20 regulär notwendigen Stellplätzen, da erfahrungsgemäß nur bei diesen Mobilitätsmaßnahmen sinnvoll sowie zuverlässig und dauerhaft wirksam sind. Lediglich bei besonderem städtischem Interesse können Mobilitätskonzepte auch bei Vorhaben mit 20 oder weniger notwendigen Stellplätzen angewendet werden.

Die Anforderungen an Mobilitätskonzepte und die durch die Maßnahmen des Bauherren mögliche Reduzierung der Anzahl herzustellender Stellplätze sind in Anlage 3 näher beschrieben. Maximal kann auf die Herstellung von 50% der ohne Mobilitätskonzept notwendigen Stellplätze verzichtet werden; damit wird sichergestellt, dass in jedem Fall ein angemessenes Stellplatz-Mindestangebot bereitgehalten wird.

Das Mobilitätskonzept und die erforderlichen Nachweise sind mit dem Bauantrag vorzulegen. Sie werden im Bauantragsverfahren geprüft und die Maßnahmen werden durch Baulast gesichert. Die Bauaufsichtsbehörde kann jederzeit einen Nachweis des Bestands der Maßnahmen fordern.

Für den Fall, dass einzelne Maßnahmen oder das gesamte Mobilitätskonzept nicht mehr umgesetzt werden, kommen als Handlungsoptionen eine Anpassung des Mobilitätskonzepts (Ersatz der ursprünglichen Maßnahmen durch andere, gleichwertige), die Realherstellung der Stellplätze, auf deren Herstellungspflicht aufgrund des

Mobilitätskonzepts verzichtet worden war oder die Ablösung der Herstellung gemäß § 6 in Frage. Auf diese Weise bestehen auf Dauer flexible Handlungsoptionen.

§ 3 Absatz 8 begrenzt neu für bestimmte Fälle die maximale Anzahl zulässiger Stellplätze auf das 1,2-fache der Anzahl notwendiger Stellplätze. Auf diese Weise soll bei Nutzungen, für die erfahrungsgemäß in der Vergangenheit fallweise deutlich mehr Stellplätze hergestellt wurden als nach Stellplatzsatzung notwendig – insbesondere bei Verkaufsstätten wie dem großflächigen Einzelhandel und bei gewerblichen Anlagen und Vergnügungsstätten, im Sinne einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung übermäßiger Flächenverbrauch und -versiegelung sowie Bodeneingriffe vermieden werden und im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung der stets aus übermäßigen Parkraumangeboten resultierende Anreiz zur Nutzung von Kfz statt anderer Verkehrsarten begrenzt werden. Mit der Beschränkung auf das 1,2-fache der notwendigen Stellplätze werden den Bauherren zugleich angemessene eigene Gestaltungsspielräume eingeräumt.

§ 3 Absatz 9 regelt wie bisher die Rundung der rechnerisch ermittelten Anzahlen notwendiger Stellplätze.

Das nachfolgende Ablaufschema veranschaulicht zusammenfassend den aus den Regelungen des § 3 resultierenden Weg zur Ermittlung der Anzahl herzustellender Stellplätze für jedes einzelne Bauvorhaben.

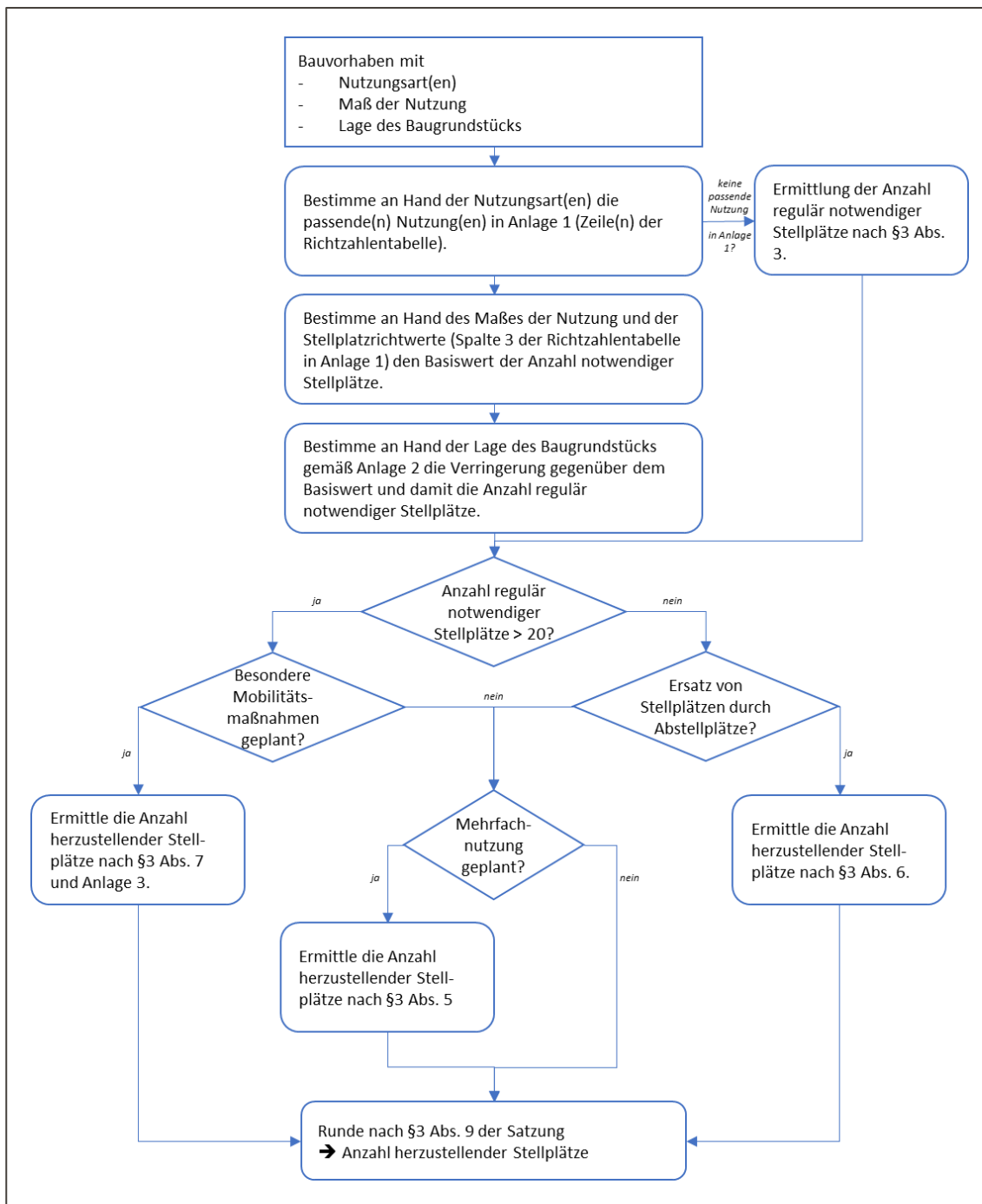


Abbildung 1: Ablaufschema zur Ermittlung der Anzahl herzustellender Stellplätze nach § 3

Zu § 4 Lage, Größe, Beschaffenheit und Gestaltung der Stellplätze

§ 4 trifft Regelungen zu Lage, Größe, Beschaffenheit und Gestaltung der Stellplätze. Die Regelungen zu den bisher an dieser Stelle mitbehandelten Abstellplätzen werden im Gefolge der Hessischen Fahrradabstellplatzverordnung in § 5 separat behandelt.

§ 4 Absatz 1 bestimmt, dass die Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem Grundstück in zumutbarer Entfernung herzustellen sind (bisher § 2). Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass die Stellplätze von den Nutzerinnen und Nutzern des

Grundstücks auch tatsächlich in Anspruch genommen werden.

Im Falle einer Herstellung auf einem anderen Grundstück ist die Sicherung durch Bau-
last erforderlich, um die Nutzbarkeit der Stellplätze auf Dauer zu gewährleisten.

In Satz 3 wird die zumutbare Entfernung neu konkret bestimmt, um die Regelanwen-
dung für Bauherren und Verwaltung zu erleichtern. Das gewählte Maß von 400 m Luftli-
nie gewährleistet nach gängigen verkehrsplanerischen Maßstäben in der Mehrzahl der
Fälle die Akzeptanz der Stellplätze und bietet zugleich für die Bauherren hinreichende
Spielräume, im Umfeld des Baugrundstücks geeignete Stellplatz-Standorte zu finden,
ggf. in Quartiersgaragen oder vergleichbaren Anlagen.

Satz 4 eröffnet, im Wesentlichen wie bisher, für die Landeshauptstadt Wiesbaden die
Möglichkeit, im Einzelfall zu bestimmen, dass die Stellplätze auf dem Baugrundstück
oder auf einem anderen Grundstück hergestellt werden müssen, wenn städtebauliche
oder verkehrliche Gründe dies gebieten. Dies kann beispielsweise dann der Fall sein,
wenn Baugrundstücke ausschließlich durch Fußgängerbereiche erschlossen sind, de-
ren Befahrung auf dem Weg zu und von den Stellplätzen nicht erwünscht ist, oder wenn
ein städtebauliches oder verkehrliches Entwicklungskonzept die Bündelung des ruhen-
den Kfz-Verkehrs in einer Quartiersgarage vorsieht.

§ 4 Absatz 2 schreibt wie bisher allgemein eine zweckgemäße Gestaltung der Stell-
plätze vor und verweist für technische Details auf die Garagenverordnung des Landes
in der jeweils gültigen Fassung.

§ 4 Absatz 3 begrenzt wie bisher die zulässige Gesamtbreite von Stellplatz-Zu- und Ab-
fahrten je Grundstück, um durch räumliche Bündelung der zu- und abfahrenden Fahr-
zeuge das Konfliktpotenzial mit dem übrigen Verkehr, insbesondere mit Fußgängerin-
nen und Fußgängern und mit Radfahrenden, zu verringern.

§ 4 Absatz 4 regelt neu, dass bei Ein- und Zweifamilienhäusern so genannte gefangene
Stellplätze als notwendige Stellplätze zulässig sind. Die Regelung wird zur Klarstellung
aufgenommen, um eine gängige und in der Mehrzahl der Fälle bewährte Praxis explizit
in der Satzung abzubilden.

§ 4 Absatz 5 formuliert wie bisher (§ 4 Abs. 4 bis 6 der Satzung 2008) ökologisch wirk-
same Anforderungen an Stellplätze, die in der Garagenverordnung nicht enthalten sind.
Die Anforderungen entsprechen aktuellen stadtökologischen Vorgaben zum Boden-
schutz und zum Ausbau und Erhalt des Stadtgrüns als Beitrag zum Mikroklima.

Zu § 5 Lage, Größe, Beschaffenheit und Gestaltung der Abstellplätze

§ 5 wird im Gefolge der Hessischen Fahrradabstellplatzverordnung neu in die Stellplatz-
satzung aufgenommen und die regelt die Anforderungen an Lage, Größe, Beschaffen-
heit und Gestaltung der Abstellplätze. Um die Handhabung zu erleichtern und sämtliche
Anforderungen in einer Norm zu bündeln, werden die Regelungen umfänglich aus der
Fahrradabstellplatzverordnung übernommen; ein separates Studium der Fahrradabstell-
platzverordnung ist für Bauherren daher nicht erforderlich.

§ 5 Absatz 1 bestimmt die Lage von Abstellplätzen analog zu den Stellplatz-bezogenen
Regelungen in § 4 Absatz 1 und aufbauend auf § 2 der Fahrradabstellplatzverordnung.

Als zumutbare Entfernung für nicht auf dem Baugrundstück gelegene Abstellplätze werden 100 m Luftlinie veranschlagt, da von Radfahrenden erfahrungsgemäß aufgrund freizügiger Möglichkeiten, ein Fahrrad abzustellen, nur geringe Entfernungen akzeptiert werden. Zusätzlich werden allgemeine Anforderungen an die Erreichbarkeit der Abstellplätze formuliert, ohne durch zu detaillierte Vorgaben die Umsetzung in der Praxis zu erschweren.

§ 5 Absatz 2 übernimmt wortgleich die Regelungen zu den Abmessungen von Abstellplätzen und deren Erschließungswegen aus § 3 der Fahrradabstellplatzverordnung.

§ 5 Absatz 3 übernimmt die Regelungen zu den Anforderungen an die Vorrichtungen zur Sicherung von Fahrrädern aus § 4 Absatz 1 der Fahrradabstellplatzverordnung für alle Abstellplätze.

§ 5 Absatz 4 regelt analog zu § 4 Absatz 2 der Fahrradabstellplatzverordnung die Beleuchtung und den Witterungsschutz aller Abstellplätze und konkretisiert, dass bei Nutzungen mit typischerweise längerer Aufenthaltsdauer – Wohnungen, Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen, Schulen und Einrichtungen der Jugendförderung sowie Gewerbliche Anlagen und Vergnügungsstätten mindestens die Hälfte der notwendigen Abstellplätze witterungsgeschützt sein muss.

Zu § 6 Ablösung der Herstellungspflicht

§ 6 umfasst die Regelungen zur Ablösung der Herstellungspflicht durch Zahlung eines Geldbetrags.

§ 6 Absatz 1 bestimmt allgemein, unter welchen Bedingungen eine Ablöse möglich ist. Im Vergleich zur bisherigen Regelung wird die Möglichkeit zu Ablöse nicht mehr nur auf Fälle beschränkt, in denen die Stellplatzherstellung „aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist“. Auf diese Weise wird das Verfahren vereinfacht und Bauherren erhalten größere Gestaltungsspielräume. Die Ablösemöglichkeit wird aber weiterhin nur auf Antrag gestattet, stellt also keine wahlfreie Alternative zur Herstellung dar.

Ferner können nur notwendige Stellplätze abgelöst werden, deren Anzahl nach § 3 Absatz 1 bis 4 ermittelt wurden, also nicht solche, bei denen bei der Ermittlung der Anzahl eine Mehrfachnutzung (§ 3 Absatz 4), ein Ersatz von Stellplätzen durch Abstellplätze (§ 3 Absatz 5) oder ein Mobilitätskonzept (§ 3 Absatz 6) zugrunde gelegt wurde. Auf diese Weise wird vermieden, dass durch eine Verknüpfung verschiedener Sachverhalte die Anzahl tatsächlich hergestellte Stellplätze unangemessen gering ausfällt.

§ 6 Absatz 2 und Absatz 3 definieren das Berechnungsverfahren zur Ermittlung des Ablösebetrags. Dieser beträgt 70% der Grundstückskosten, die für einen durchschnittlichen Stellplatz einschließlich Zuwegung (zusammen 25 m² Grundstücksfläche) gemäß Bodenrichtwertkarte anfallen. Gegenüber der Satzung 2008 wird das Ermittlungsverfahren vereinfacht, indem nicht mehr zusätzlich die durchschnittlichen Herstellungskosten

herangezogen werden. Der Entfall dieser Komponente wird durch die Anhebung des Prozentsatzes von zuvor 60% auf 70% teilweise kompensiert.²

§ 6 Absatz 4 definiert einen maximalen Ablösebetrag in Höhe von 33.000 € (bisher 30.000 €), d.h. ab einem Bodenrichtwert von knapp 1.900 €/m² steigt der Ablösebetrag nicht weiter an.

§ 6 Absatz 5 regelt wie bisher Fälle, in denen der Ablösebetrag vermindert werden kann, um das Bauen zu erleichtern. Dies betrifft vor allem Gebäude, die sozialen oder kulturellen Zwecken dienen oder die in besonderem Maße zur Entwicklung der Innenstadt und der Stadtteilzentren beitragen sowie der Schaffung von Wohnraum in Bestandsgebäuden. Die Beschreibung der Fälle wird auf Basis der Erfahrungen aus der Verwaltungspraxis sowie der Beschlusslage der politischen Gremien (insbesondere Beschluss Nr. 0053 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 6. März 2018) im Vergleich zur Satzung 2008 behutsam modifiziert.

§ 6 Absatz 6 konkretisiert den nach § 6 Absatz 5 geminderten Ablösebetrag für die Wohnraumschaffung in Bestandsgebäuden durch Ausbau von Unter- und Dachgeschossen oder Aufstockung. In diesen Fällen entfällt der Ablösebetrag.

§ 6 Absatz 7 schafft neu die Möglichkeit zur Ablösung von Abstellplätzen für Fälle, in denen die Herstellung aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht möglich ist. Damit wird dem Sachverhalt Rechnung getragen, dass die gestiegenen generellen Anforderungen an Anzahl und Fläche von Abstellplätzen im Einzelfall zu Problemen bei der Herstellung führen.

§ 6 Absatz 8 bestimmt, dass die Höhe des Ablösebetrags für Abstellplätze analog zu der für Stellplätze (§ 6 Absatz 2 bis 5) zu ermitteln ist und – proportional zum Flächenbedarf – ein Zehntel des jeweils ermittelten Ablösebetrags für Stellplätze beträgt.

Nachrichtlich sei darauf hingewiesen, dass die Ablösebeträge nach den Bestimmungen der hessischen Bauordnung (§ 52 Absatz 3) nur verwendet werden dürfen für

- „1. die Herstellung zusätzlicher Parkeinrichtungen zugunsten des Gemeindegebietes,
2. die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen oder
3. sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennah- oder Fahrradverkehrs.“

Zu § 7 Ordnungswidrigkeiten

§ 7 regelt in Anlehnung an die Muster-Stellplatzsatzung des Hessischen Städtetags neu Ordnungswidrigkeiten und den Umgang damit.

² Berechnungsformel alte Satzung: Ablöse = (Herstellungskosten + Grundstückskosten) x 0,6
Berechnungsformel Satzung: Ablöse = Grundstückskosten x 0,7

Zu § 8 Schluss- und Übergangsbestimmungen

§ 8 umfasst die formal erforderlichen Schluss- und Übergangsbestimmungen.

Zu Anlage 1: Richtzahlentabelle

Anlage 1 enthält mit der so genannten Richtzahlentabelle die Grundlage für die Ermittlung der Ausgangswerte der Anzahl notwendiger Stellplätze und Abstellplätze gemäß § 3 Absatz 1 der Stellplatzsatzung. Für insgesamt 31 Nutzungsarten werden hier die Anzahlen notwendiger Stellplätze sowie Abstellplätze für Regel- und Sonderfahräder je nutzungsspezifischer Bezugseinheit angegeben.

Generell sind die Richtzahlen als pauschalisierte Bedarfswerte zu verstehen, die erfahrungsbasiert die durchschnittliche Situation in jenen Stadtgebieten abbilden, in denen aufgrund der verkehrlichen und städtebaulichen Situation von einer im gesamtstädtischen Vergleich eher hohen Parkraumnachfrage auszugehen ist. Die in § 3 Absatz 2 bis 7 enthaltenen Regelungen bieten ausreichende Optionen, diese pauschalen Werte der spezifischen Situation eines Bauvorhabens anzupassen.

Gegenüber der Stellplatzsatzung 2008 wurden folgende generellen Punkte weiterentwickelt:

- Überarbeitung des Katalogs der Nutzungsarten, insbesondere Konzentration auf solche Nutzungen, die in der Praxis regelmäßig vorkommen, sowie eindeutigere Beschreibung. Die Anzahl der Nutzungsarten konnte so von zuvor 58 auf 31 reduziert werden, was die Anwendung der Satzung für Bauherren und Verwaltung vereinfacht.
- In Reaktion auf die novellierte Hessische Bauordnung und die Fahrradabstellplatzverordnung des Landes Hessen wurde eine Richtzahlen-Spalte für Sonderfahräder aufgenommen. Die gewählten Richtzahlen für Regel- und Sonderfahräder orientieren sich weitgehend an der Fahrradabstellplatzverordnung.
- Für viele Nutzungsarten in den Abschnitten 2 bis 6 und 9 (Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen Verkaufsstätten, Versammlungsstätten [außer Sportstätten], Kirchen, Sportstätten, Gaststätten- und Beherbergungsbetriebe, Gewerbliche Anlagen und Vergnügungsstätten) wurde als Bezugseinheit für die Ermittlung der Anzahl notwendiger Stellplätze die Bruttogrundfläche (BGF) eingeführt, da sich diese in der bauaufsichtlichen Praxis leichter und konfliktfreier handhaben lässt als die vorigen, z.T. unbestimmten Bezugsgrößen; die resultierenden Stellplatzherstellungspflichten bleiben durchweg in der bisherigen Größenordnung.

Neben diesen generellen Änderungen sowie redaktionellen Anpassungen wurden bei einzelnen Nutzungsarten folgende Anpassungen vorgenommen:

- Nr. 1.1: Vereinheitlichung des Richtwerts für Einfamilien-, Zweifamilien- und Reihenhäuser auf 1 Stellplatz je Wohneinheit

- Nr. 1.2: Differenzierung der Richtwerte für Mehrfamilienhäuser nach Wohnungsgröße, da größere Wohnungen erfahrungsgemäß mit einem höheren Pkw-Besitz einhergehen
- Nr. 1.3: Adäquate Berücksichtigung des erfahrungsgemäß geringeren Pkw-Besitzes im geförderten Wohnungsbau
- Nr. 1.4: Realitätsnahe Anpassung des Richtwerts für Studierenden- und Auszubildendenwohnheime von 1 Stellplatz je 2 Betten auf 1 Stellplatz je 4 Betten.
- Nr. 8.1 bis 8.5: Realitätsnahe Anpassung der Richtwerte für Schulen und Hochschulen auf Basis der Erfahrungen aus den letzten Jahren (Grundschulen: 1 je 50 statt 1 je 30 Schülerinnen und Schüler; Sonstige allgemeinbildende Schulen: 1 je 30 statt 1 je 25 Schülerinnen und Schüler; Förderschulen: 1 je 30 statt 1 je 15 Schülerinnen und Schüler; Berufsschulen, Berufsfachschulen: 1 je 30 statt 1 je 25 Schülerinnen und Schüler; Hochschulen: 1 je 20 statt 1 je 6 Studierende).
- Nr. 9.5.: Umstellung der Bezugsgröße für Tankstellen etc. von Kfz-Ständen auf Beschäftigte.

Zu Anlage 2: Zonierung des Stadtgebiets

Zur hinreichenden Berücksichtigung der Heterogenität der unterschiedlichen Siedlungsstrukturen innerhalb des Wiesbadener Stadtgebiets, wird das Stadtgebiet zur Umsetzung von § 3 Absatz 2 in vier Zonen unterschiedlicher Stellplatznachfrage eingeteilt, die in Anlage 2 in einer Karte parzellenscharf dargestellt sind. Als Kriterien zur Bildung der Zonen werden einerseits die städtebauliche Lagegunst, unterschieden nach den Kategorien

- Kernbereiche
- äußerer Kernbereich und Unterzentren
- verdichtetes zusammenhängendes Siedlungsgebiet sowie
- dörfliche Strukturen/Außenraum

und andererseits die Erschließung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Sinne eines sogenannten ÖPNV-Bonus herangezogen.

Das Kriterium der städtebaulichen Lagegunst bildet integriert die Qualität der ÖPNV-Erschließung sowie die Nutzungsmischung und -dichte ab, die Einfluss auf die Parkraumnachfrage bei innerstädtischen Wegen haben: je besser die ÖPNV-Erschließung und je höher die Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur ist und je mehr Einrichtungen des täglichen Bedarfs im Umfeld liegen, desto geringer fällt die durchschnittliche PKW-Nutzung und somit die Parkraumnachfrage aus.

Grundlage der Zonierung nach Lagegunst sind grundsätzlich die bestehenden Planungsräume der Landeshauptstadt Wiesbaden. Zur klareren Unterscheidung zwischen angrenzenden Siedlungsstrukturen wurden diese an einigen kleineren Stellen punktuell

angepasst (insbesondere in den Kernbereichen von Kastel und Biebrich, sowie um das Bergkirchenviertel).

Für Planungsräume und Bereiche der höchsten Lagegunst, dies umfasst den Bereich zwischen Coulinstraße, Saalgasse, Wilhelmstraße, Rheinstraße, Schwalbacher Straße sowie die Fußverkehrszonen Wellritzstraße, Gerichtstraße und Hafenstraße, wird aufgrund der dortigen herausragenden Fußverkehrsinfrastrukturen ein deutlich verringerter PKW-Bedarf angenommen. Für diese Bereiche (Zone 1) verringern sich darum die in der Richtzahlentabelle (Anhang 1 der Satzung) festgeschriebenen Werte um insgesamt 30 %.

Planungsräume, die von ihrer Lagegunst dem äußeren Kernbereich zuzuordnen sind, werden aufgrund ihrer unterdurchschnittlichen PKW-Besitzquote und guten Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs in Zone 2 zusammengefasst. Abzüglich der in Zone 1 zusammengefassten Bereiche betrifft dies im Innenstadtbereich die Planungsräume 11, 12, 13, 14 und 15 (Mitte), 81 und 82 (Westend / Bleichstraße), 61, 62, 64 und 66 (Rheingauviertel/Hollerborn) sowie 51 (Südost). Um auch kleinteilig zusammenhängende Siedlungsstrukturen abbilden zu können wurden diese Planungsräume punktuell ergänzt um städtebaulich zusammenhängende Straßenzüge der Planungsräume 21, 22, 24 und 29 (Nordost). Ergänzt wurde diese Kategorie an Planungsräumen zudem um den zentralörtlichen Bereich in Biebrich (Planungsraum 141 ohne Schlosspark und zuzüglich städtebaulich damit zusammenhängenden Straßenzügen aus Planungsraum 145) sowie in Kastel (Abgegrenzter Kernbereich des Planungsraums 521 zwischen den Straßen In der Witz, Hochheimer Straße, Philippsring, Eisenbahnstraße und Ludwigsrampe). Für sämtliche in dieser Kategorie genannten Bereiche (Zone 2) verringern sich die in der Richtzahlentabelle festgeschriebenen Werte um insgesamt 20 %.

Planungsräume mit zusammenhängender Siedlungsstruktur, die nicht in Zone 1 oder 2 abgebildet sind, werden in Zone 3 zusammengefasst und bestehen weitestgehend aus Planungsräumen der folgenden Ortsbezirke: 1 Mitte, 2 Nordost, 3 Südost, 6 Rheingauviertel / Hollerborn, 7 Klarenthal, 8 Westend / Bleichstraße, 11 Sonnenberg, 12 Bierstadt, 13 Erbenheim, 14 Biebrich, 16 Dotzheim, 27 Schierstein, 53 Kostheim, 52 Kastel, 51 Amöneburg. In Zone 3 verringert sich die in der Richtzahlentabelle festgeschriebenen Werte jeweils um 10 %.

Alle übrigen Planungsräume, dies umfasst in der Regel alle Planungsräume mit dörflichem Charakter und einer vergleichbar hohen Pkw-Besitzquote, bzw. Planungsräume außerhalb einer zusammenhängenden Siedlungsstruktur, fallen in Zone 4. Dies umfasst einerseits sämtliche Planungsräume der Ortsbezirke 21 Rambach, 22 Heßloch, 23 Kloppenheim, 24 Igstadt, 25 Nordenstadt, 26 Delkenheim, 28 Frauenstein, 31 Naurod, 32 Auringen, 33 Medenbach und 34 Breckenheim. Andererseits folgende Planungsräume außerhalb einer zusammenhängenden Wohnbebauung: 171 (Dotzheim), 073 (Klarenthal), 026 (Nordost), 115 (Sonnenberg), 125 (Bierstadt), 133, 134, 136, 137 (alle Erbenheim), 144, 146 (beide Biebrich), 512, 513 (beide Amöneburg), 525, Teile von 526, 529 (alle Kastel), 534, 535, 536 (alle Kostheim), 276, 277, 278 und 279 (alle Schierstein).

Zuletzt berücksichtigt die Zonierung auch einen sogenannten ÖPNV-Bonus für Bereiche im Umfeld von Bahnhöfen und -haltepunkten des Schienenpersonennahverkehrs

(Wiesbaden Hauptbahnhof, Mz-Kastel, Biebrich, Wiesbaden Ost, Schierstein, Erbenheim, Igstadt, Auringen-Medenbach). Durch diesen Bonus wird die regionale Erreichbarkeit im Öffentlichen Verkehr zusätzlich berücksichtigt: je besser diese ist, desto geringer fällt in der Regel die Parkraumnachfrage aus. Zu den für den ÖPNV-Bonus berücksichtigten Bereiche zählen sämtliche Grundstücke, unabhängig der oben beschriebenen Lagegunst, die sich (mindestens anteilig) innerhalb eines Einzugsgebiets von maximal 600 m Lauftanz zu den verschiedenen Zugangspunkten der Bahnhöfe oder -haltepunkten befinden (gemessen von der nächsten Straßenkante des nächstgelegenen Zugangspunkts). Ausgenommen hiervon sind lediglich unverhältnismäßig große Grundstücke innerhalb dieser Erschließungsbereiche (Gleisvorfeld Hbf, Schlosspark Biebrich, Industriepark Kalle-Albert). Für alle Grundstücke in einem ÖPNV-Bonus-Gebiet reduzieren sich die in der Richtzahlentabelle festgeschriebenen Werte um zusätzliche 10 % auf maximal 30 %. In der anhängenden Zonierungskarte werden diese ÖPNV-Bonus-Gebiete folglich der nächst niedrigeren Zone, höchstens aber Zone 1, zugeordnet.

Die Prozentwerte der Verringerung der Anzahl notwendiger Stellplätze gegenüber dem Basiswert aus Anlage 1 in den einzelnen Zonen orientieren sich an der Spreizung des Pkw-Besitzes in den einzelnen Stadtteilen, an verkehrsplanerischen Einschätzungen sowie an Erfahrungswerten aus anderen Großstädten. Die Staffelung in 10 %-Schritten bis maximal 30 % Verringerung bildet die Unterschiede hinreichend differenziert ab und sichert zugleich auch in Zone 1 ein angemessenes Parkraumangebot.

Zu Anlage 3: Besondere Maßnahmen zum Verzicht auf die Herstellung notwendiger Stellplätze

In Anlage 3 wird zur Umsetzung von § 3 Absatz 7 der Stellplatzsatzung beschrieben, wie im Falle von besonderen Maßnahmen die Anzahl bzw. der Anteil von Stellplätzen zu ermitteln ist, auf deren Herstellung verzichtet werden kann. Dabei werden zwei mögliche Wege aufgezeigt, um unterschiedliche Situationen zu berücksichtigen: für einige in der Praxis bereits häufiger vorkommende Maßnahmen werden pauschale Quoten angegeben; auf diese Weise ist es Bauherren leicht möglich, wirksame „Standard-Maßnahmen“ zu ergreifen. Alternativ kann für umfassendere und komplexere Maßnahmen bzw. Maßnahmenbündel der Nachweis individuell in einem Mobilitätskonzept erfolgen.

Die Auswahl der „Standard-Maßnahmen“ und die jeweils gewählten Ersatzquoten fußen auf bundesweiten Erfahrungen mit der Berücksichtigung von besonderen Maßnahmen sowie auf ergänzenden verkehrsplanerischen Einschätzungen zur Umsetzung in Wiesbaden.

Carsharing und E-Lastenrad-Sharing eignen sich vorrangig für Wohnnutzungen in Mehrfamilienhäusern und Wohnheimen. Um die Rentabilität der Angebote zu verbessern und einen Mehrwert für potenzielle Nutzerinnen und Nutzer im Umfeld des Baugrundstücks zu schaffen, müssen die Sharing-Angebote öffentlich nutzbar sein. Der Anteil der Stellplätze, auf deren Herstellung durch Sharing-Angebote verzichtet werden kann, wird je Maßnahme auf 20% bzw. 15% begrenzt.

Besondere Maßnahmen zur Radverkehrsförderung wie Duschen und Umkleiden sowie Reparaturangebote bewähren sich vor allem bei Beschäftigten und können daher auf

Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen sowie auf Handwerks- und Industriebetriebe angewendet werden. Der Anteil der Stellplätze, auf deren Herstellung dadurch verzichtet werden kann, wird auf 15% begrenzt.

Für die Erstellung eines individuellen Mobilitätskonzepts kann es aufgrund der großen Heterogenität der Nutzungen und der Vielfalt denkbarer Maßnahmen und Maßnahmenbündel keine Vorgaben zu Stellplatz-Ersatzquoten geben. Hier werden stattdessen fachliche und methodische Anforderungen an das Mobilitätskonzept formuliert, mit dem individuell die Anzahl bzw. der Anteil der Stellplätze ermittelt wird, auf deren Herstellung aufgrund der besonderen Maßnahmen verzichtet werden kann. Diese Anforderungen entsprechen gängigen Standards, wie sie auch bei Mobilitätskonzepten im Rahmen von vorhabenbezogenen Bebauungsplänen Anwendung finden.